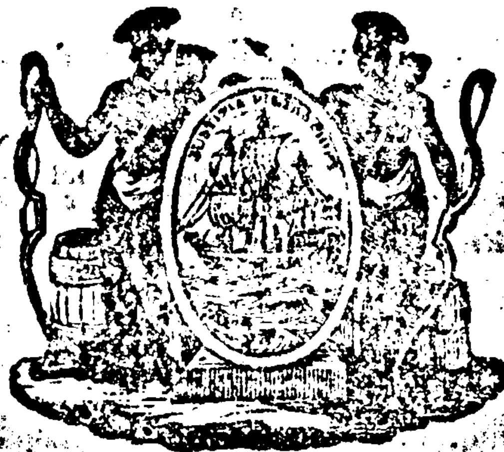
Ao. 1858. No. 35.
Dingsdag 23 Maart.



SURINAAMSCHE COURANT EN GOUVERNEMENTS ADVERTENTIE BLAD.

Gouvernements-Secretarie.
Aanzoek voor Vrijgeving.

1858.
19 Maart. Van de slavin *Mary* 2, geboren in 1810, dochter van *Eliza*, toebehoorende aan Plant. *Sarah*, (district *Coronie*).

De Gouvernements-Secretaris,
E. A. VAN EMDEN.
Tweede Afkondiging.

Gouvernements-Secretarie.

Paramaribo, den 20 Maart 1858.

Ten gevolge van het daartoe door Cornelis Plireijshum gedaan verzoek zijn *Brieven van Manumissie* verleend geworden aan de Slavin *Sophietje*, geboren in 1806, dochter van *Rosalina*, toebehoord hebbende aan de Gouvernements Plantage *Catharina Sophia*.

Zullende gemelde gemanumitteerde voortaan de namen voeren van:
Sophia Cornelia Rijsum.

Voor den Gouvernements Secretaris,
De Hoofd Kommies,
J. E. WESENHAGEN.

Gouvernements-Secretarie.

Paramaribo, den 22 Maart 1858.

(4310) Ten verzoeke van de Wed. J. Hopkins geboren Maria Catharina Renetta Leisner, wordt van haar voorgenomen vertrek uit de kolonie aankondiging gedaan.

Voor den Gouvernements Secretaris,
De Hoofd Kommies,
J. E. WESENHAGEN.

Burgerlijke Stand.

Paramaribo, den 21 Maart 1858.

Op den 28sten Februarij 1858, is in het district *Nickerie*, aanteekening gedaan van het voorgenomen huwelijk van
Isac d'Fonseca
en
Truitje Jeanette Siproon of Jeanette Geertruida Sipra Wijnand.

De Adjunct Ambtenaar van den Burgerlijken Stand,
J. F. SAILE VANIER.
Tweede Afkondiging.

Burgerlijke Stand.

Paramaribo, den 21 Maart 1858.

Op den 12 Maart 1858, is aanteekening gedaan van het voorgenomen huwelijk van:
Alexander Fauth
en
Marianna Rub.

Christiaan Cornelis Haaften
en
Geertruida Charlotte Wartena.

De Adjunct Ambtenaar van den Burgerlijken Stand,
J. F. SAILE VANIER.
Tweede Afkondiging.

POLITIE.

Gedurende de afgeloopene week is bij de Politie opgaaf gedaan, dat zich uit de Stad en hare omstreken hebben verwijderd:

De slaaf *Macon*, aankomende wed. M. A. Keijser.
De slaaf *William*, aankomende J. E. Mencke.
De slaaf *Johannis*, aankomende R. J. Gollenstede.
Het slavenmeisje *Susanna*, aankomende A. Langguth.
De slaven *François*, *Jolicoeur*, en *Jacob*, aankomende pl. *Voorburg*.

Terwijl sedert ultimo Februarij, nog als afwezig zijn opgegeven:
De slaaf *Winst*, aankomende J. H. Kruse.
De slavin *Caro*, aankomende J. A. A. Salomons.

Elk en een iegelijk wordt ernstig aangemaand, om voorzeide slaven niet op te houden, te huisvesten, of voor zich te doen arbeiden, daar men zich door zoodanige handelwijze zou blootstellen aan de straffen bij de Publicatie van 5 Februarij 1834 (G. B. No 1) vastgesteld.

Paramaribo, den 19 Maart 1858.

De prov. Commissaris van Politie,
G. DUIJCKINCK.

Transport.

(4311) Den 22n. Maart 1858. H. J. Blancke qq. J. E. Cros Rogers geboren Carstairs, Echtgenoot van A. Rogers, mede Erfgename van wijlen Johanna Elisabeth Saeltzer, wonende te *Leith* in Schotland, aan Fergus Carstairs van *een negende aandeel* in de Plantaadje *Caledonia* en grond *Concordia c. a.*, gelegen aan de rivier *beneden Saramacca.*

Paramaribo, den 22 Maart 1858.

De Griffier bij het Geregtshof,
MARTINI VAN GEFFEN.

(2920) De Exploicteur bij het Geregtshof in de kolonie *Suriname*, zal op Vrijdag den 2den April 1858, des voormiddags ten *half negen* ure, publiek bij executie verkoopen:

Den verlaten grond **Monplaisir**, gelegen, aan het pad van *Wanica*, divisie *Para*.
Den verlaten grond **Kweeklust**.
Den verlaten grond **Zwitserland**, beiden gelegen in de divisie *Para*, en waarvan de Eigenaren onbekend zijn.

Paramaribo, den 22 Maart 1858.
SIMON ABENDANON Sz.

Verkoop bij Executie

ten overstaan van den Griffier van het *Collegie van Kleine Zaken* onder andere slaven, de slaven *Louisa*, *Christiaan*, *Ferdinand* en *Adriaan*, allen aankomende Weduwe J. A. KNIPSCHAAR.

Deze Executieve verkooping zal plaats vinden op Woensdag den *Vier en twintigsten* Maart 1858, des voormiddags ten *half negen* ure, voor het locaal alwaar het Collegie van Kleine Zaken *thans* vergadert.

Het Proces Verbaal van arrest of inbeslagneming ligt ter *visie*, ter Griffie van het Collegie voormeld.

Paramaribo, den 22 Maart 1858.

De Deurwaarder bij het Collegie van Kleine Zaken,
(4309) ABM. FERNANDES JR.

SEQUESTERS

der Plantaadje *Waterloo*, bieden bij inschrijving, tegen *Contante Betaling*, te koop aan:

41 BALEN SCHOONE Katoen,
liggende in het Waaggebouw.

De Inschrijvings-billetten zullen aangenomen worden ter Griffie van het Geregtshof en aldaar geopend worden op Woensdag den 24n. dezer, des voormiddags te 9 uur, ten overstaan van den Heer Gecommitteerde uit den Hove tot de Zaken van Curatele en Sequestratie.

Het hoogste bod goedgekeurd zijnde zal de Katoen onmiddelijk in ontvang moeten genomen worden. [2914]

Paramaribo, den 22 Maart 1858.

Het Suez-kanaal.

Volgens het rapport der internationale commissie, die uit wetenschappelijke vertegenwoordigers van de beschaafde staten van Europa bestond en bestemd was, om het plan voor het Suez-Kanaal te onderzoeken, bestaat de landengte van Suez, welke den scheidswal tusschen de Middellandsche en Roode Zeeën uitmaakt, geenszins uit een hooggelegen land, dat de westelijke en oostelijke kustgebergten van laatstgenoemde zee en hunne verdere voort-

gettingen tot aan de Middellandsche zee verbindt, maar het is veeleer een drooggemaakte dalweg, die beide werelddeelen van elkander scheidt, en als zoodanig door onderscheidene in de kortste verbindingslinie tusschen beide zeeën liggende waterbassins duidelijk aangetoond wordt. Het verschil van het niveau tusschen beide zeeën bedraagt volgens de jongste opmetingen 2.32 ellen († Roode Zee). Van Suez tot aan de kust der golf van Pelusium, niet ver van het kleine kasteel Tineh, bestaat slechts een afstand van 18 Duitsche mijlen. Nog niet volmaakt op het midden van dezen weg, iets nader bij Suez gelegen, bevindt zich het groote waterbassin van het nu droog zijnde Bittere Meer. De dalweg van Suez tot aan het Bittere Meer is over het geheel genomen vlak en de bodem bestaat tot op eene aanzienlijke diepte uit *alluvium* (aangespoelde aarde). Op een afstand van ongeveer 2 mijlen van het groote Bittere Meer, in de rigting naar Pelusium, bevindt zich een tweede waterbassin, het zoogenaamde Timsah-Meer. Het terrein, dat tusschen beide meeren gelegen is, naar de zich aldaar bevindende bouwvallen, de drempel van Serapeum genoemd, heeft een golvend voorkomen. De bodem bestaat tot op eene aanmerkelijke diepte uit zand en keigruis. Het Timsah Meer ligt zoo diep, dat de Nijl bij sterke opzwelling in eene tusschen de rivier en het meer zich bevindende kom, Tumilat genoemd, tot aan het laatstgenoemde voorwaarts dringt. In de verdere voortzetting van den dalweg bevindt zich eene kustlagune, het Meer van Menzaleh, die slechts door eenen smallen, omstreeks 150 schreden breeden aardwal van de Middellandsche Zee afgescheiden is. Tusschen de beide waterbassins ligt een heuvelachtig terrein, hetwelk echter alleen bij El Gisr eene hoogte van 40 voet boven den spiegel der zee bereikt en zelfs in deze verhevenheid slechts eene kleine uitgestrektheid bezit. Dit is het hoogste punt op de linie tusschen Suez en Pelusium. De bodem bestaat op deze verhevenheid hoodzakelijk uit stuifzand. De rede van Suez levert voor 500 schepen een voortreffelijken, veiligen, uit taaijen slijkbodem bestaanden akkergrond, ter diepte van 15 à 40 voet, op. De heerschende winden zijn niet gevaarlijk en de stormachtige Zuid-Zuid-Oostewind houdt zelden lang aan. De golf van Pelusium is vlakker dan die van Suez en bereikt eerst op 3000 ellen afstand van den oever en zijn oostelijk gedeelte, eene diepte van 30 voet. In dit oostelijk gedeelte van den zeeboezem, bij Siad, vindt geene verandering van den zeebodem door stuifzand, enz. meer plaats, daar bij op dien afstand van zand tot vaste slijk overgaat.

Op deze hier kortelijk aangeduide omstandigheden van het terrein is nu het plan van de Lesseps tot eene kanaalverbinding tusschen de Middellandsche en Roode Zeeën gegrond. Onder de verschillende in bijzonderheden uitgewerkte plannen, is dat van het Oostenrijksche lid der commissie, den ingenieur en ridder Negrelli, als het doelmatigste erkend geworden. Volgens dit plan moet eene vrije waterstraat, zonder sluizen, onmiddelijk van het oostelijk gedeelte der golf van Pelusium af, door het Timsah- en Bittere-Meer-bassin naar Suez zoo diep uitgegraven worden, dat zij eene waterdiepte van ten minste 8 ellen of ten naastenbij 28 Duitsche voeten, in de deelen, welke het eigenlijke kanaal uitmaken, bezit. De grondlaag van het kanaal moet ten minste 44 ellen of 135 voet breed worden, met een aanleg voor de kanaalwanden van 1 : 2. Volgens dit plan vervalt het ontwerp in de volgende bijzondere onderdeelen. Om aan de schepen, welke van het kanaal gebruik willen maken, bij Suez eene genoegzaam veilige en geschikte ankerplaats te verschaffen, moet een 1500 vt. breed gedeelte van den zeeboezem ter diepte van $24\frac{1}{2}$ a $27\frac{1}{2}$ voet uitgebaggerd en en door dammen ingesloten worden; evenzoo wil men aldaar nog een daarmede overeenkomend diep bassin ter breedte van 600 voet uitbaggeren en met kaden insluiten. Van Suez tot aan het Bittere Meer, hetwelk eene oppervlakte van 5 □ mijlen heeft, zal een kanaal uitgegraven worden, hetwelk op den bodem 64 ellen breedte zal hebben. Van het Bittere Meer over het Timsah tot aan de golf van Pelusium, in de nabijheid der plaats Said zal het kanaal op den bodem de breedte van slechts 135 voet of 44 ellen hebben. (De reden, waarom een gedeelte van het kanaal deze groote uitgebreidheid moet hebben, blijkt niet uit de medegedeelde berigten.

De geringe waterdiepte in de bogt van Said maakt de voortzetting van het kanaal in de Zee tot op omstreeks 9000 voet noodzakelijk, alwaar zich eene diepte van 30 voet bevindt. In het binnenste van de golf moet het kanaal ter breedte van 1200 voet gebragt worden, zoodat het tevens als haven voor de aankomende schepen zal dienen. De dam, welke de haven westwaarts beschut, zal daarbij 10,500 voet, die welke haar oostwaarts insluit, slechts 7500 voet lengte hebben. Achter dezen laatsten moet eene bijzondere haven van 250 morgen oppervlakte uitgegraven worden. De geheele lengte dezer kanaaldeelen wordt gezamenlijk opgegeven als omstreeks 17 Duitsche mijlen te bedragen. Aan deze aan te leggen werken sluit zich nog het bouwen van 3000 voet kaden aan, voor het meer Timsah, hetwelk eene oppervlakte van 8000 morgen beslaat, en als reparatiehaven gebezigd moet worden. Gedeeltelijk om deze bouwwerken en de nuttige aanwendig daarvan in eene streek, die volslagen gebrek heeft aan zoet water, mogelijk te maken, en om aan den anderen kant wederom uit den aanvoer van zoetwater nog andere voordeelen te trekken, is eindelijk nog een zoetwater-kanaal, tusschen den Nijl en het meer Timsah in het dal Tumilat ontworpen, hetwelk 75 voet breed zal zijn en in het drooge jaargetijde 6 voet water zal bevatten. Op de plaats, waar het kanaal uit den Nijl loopt, zoude het 66 voet hooger dan de spiegel der Middellandsche Zee liggen; zijn water zal van uit het meer Timsah in smallere kanalen naar Said en Suez geleid worden.

De begrooting van onkosten voor deze en andere daaraan verbondene bouwwerken is als volgt:

Het kanaal met de bouwwerken aan de oevers en 4 veeren tot overzetting over het kanaal op de gewigtigste punten . . 85 millioen frs.

Het zoet-waterkanaal van den Nijl tot aan het Meer Timsah, enz. . . .	9	» »
De haven van Said . . .	21	» »
De haven van Timsah . .	$1\frac{1}{2}$	» »
De haven van Suez . . .	$8\frac{1}{2}$	» »
Lichttorens aan de spits van Damiette, aan den uitstek in de Roode Zee bij Ras Mohammed, langs de kusten der Golf van Pelusium en de kust der Roode Zee	$2\frac{1}{2}$	» »
Andere inrigtingen, als de bebouwing van den grond, die door het zoetwater-kanaal van water voorzien zal worden, telegraaf, enz. . . .	16	» »
Kosten van het bestuur ($2\frac{2}{3}$ pCt.)	$3\frac{1}{2}$	» »
Voor onvoorziene gevallen	$14\frac{1}{2}$	» »
Totaal der kosten	162	millioen frs.

Bij deze begrooting der onkosten welke vooral, wat den eigenlijken aanleg van het kanaal betreft, zeer gering schijnt, moet men in aanmerking nemen, dat nergens eene doorgraving van meer dan 66 voet diepte noodig is om 28 voet onder het niveau der zee te komen. Door het zoetwaterkanaal, dat toereikende is, om eene stoomboot verbinding met den Nijl tot stand te brengen, zal men 160,000 morgen lands van water kunnen voorzien. Voor de werken worden grootendeels Fellahs gebezigd; de noodige steenen bevinden zich in de nabijheid van Suez in genoegzame hoeveelheid en hoedanigheid. De kosten voor onderhoud van het hoofdkanaal, na zijne voltooijing worden op 1,570,000 fr. begroot, waarbij men zich naar de overeenkomst met andere kanalen gerigt heeft. Rekent men dat het benoodigd kapitaal met een interest van 5 pCt. belast wordt, dan vordert het Suez kanaal eene jaarlijksche uitgave van omstreeks $9\frac{1}{2}$ millioen francs waarvan 8 millioen voor de interest van het kapitaal komen.

Of het kanaal in de opgegevene afmetingen met de gemelde onkosten kan aangelegd en onderhouden worden, is eene kwestie welke wij volstrekt niet zullen aanroeren. Wij vertrouwen daarbij geheel en al op de opgaven der uit voortreffelijke en geloofwaardige deskundigen bestaande internationale commissie. Het vertrouwen hetwelk de vertegenwoordigde regeringen in het advies der door haar afgevaardigde leden stellen, moet voor het beschaafde Europa voldoende zijn. Eene controle zoude zonder de grondigste technische kundigheden en de uitvorschingen op de plaats zelve, over het geheel onmogelijk zijn. Voor ons is het voldoende, de op goede gronden rustende verzekering der commissie aan te nemen, dat met die uitgaven van 162 millioen francs grondkapitaal en eene jaarlijksche som van $1\frac{1}{2}$ millioen frs. eene doorloopende waterstraat van 135 voet breedte op den bodem en 25 voet waterdiepte tusschen de Roode en Middellandsche Zeeën met al de overige voor de scheepvaart noodwendige bouwwerken tot stand gebragt en onderhouden kunnen worden.

Wat hier in het bereik van onze beoordeeling alleen ligt, is de vraag of die afmetingen voor den wereldhandel voldoende zijn en of zulk eene waterstraat door de middelen van verkeer op zee naar hunnen tegenwoordigen en toekomstigen vorm, zooverre men deze kan overzien, gebruikt zal kunnen worden.

De scheepvaart is wel is waar tot eene verdeeling van den arbeid gekomen, waarbij de schepen ook op de wereldzeestraten naauwkeurig op de plaatselijke gesteldheid, waarvoor zij bestemd zijn, kunnen toegepast worden, maar op zich zelf is het reeds een nadeel, wanneer de plaatselijke omstandigheden bij eene straat van dien aard zijn, dat die in rekening moet gebragt worden bij den scheepsbouw, want de algemeene bruikbaarheid der schepen lijdt daaronder; aan den anderen kant zijn ook juist tusschen de landen, wier verkeer door het Suez Kanaal gevorderd zal worden, de grootste schepen in gebruik, die tot dusver gebouwd worden en bepaalde grootte-afmetingen der schepen zijn het, welke bij de beoordeeling der bruikbaarheid van het kanaal in aanmerking komen. Het grootere schip heeft tot zekere grenzen boven het kleinere een voordeel vooruit, hetwelk door niets anders is te vervangen, het is goedkooper. Goedkooper is het reeds daardoor, dat het met betrekking tot den tonnen-inhoud minder kost dan een kleiner schip, dat het voorts onder gelijke omstandigheden sneller vaart dan dit, en, in betrekking tot de lading, minder bediening vereischt. De geringere bouwkosten ontstaan daaruit, dat de oppervlakte der schepen in geringere mate toeneemt dan hun inhoud, dat voor het ingeladene evenzoo

niet eene overeenkomstige vergrooting der afmetingen gevorderd wordt, enz. De grootere snelheid berust daarop, dat de tegenstand des waters naar de quadraten, de draagkracht naar de kuben van zekere afmetingen der schepen toeneemt; de geringere bediening volgt daaruit, dat het noodige personeel der bevelvoerders niet even als het getal der bemanning toeneemt, maar in veel matiger verhouding, dat de gelijktijdig voor de scheepsmanoovres benoodigde krachten eveneens niet in gelijke verhouding met de grootte der schepen toenemen, enz.

Op alle linien, welke een groot vrachtverkeer hebben, waar alzoo de genoegzame lading snel vervoerd kan worden, zijn dien ten gevolge met het toenemen van het zeeverkeer steeds grootere schepen gebezigd geworden. Wanneer men echter de ontwikkeling des scheepsbouws gedurende de laatste jaren nagaat, dan bevindt men, dat met de grootte der schepen geenszins hunne doorsnede, maar alleen hunne lengte toegenomen is. Terwijl men vroeger aan de schepen ten hoogste de viervoudige grootste breedte tot lengte gaf, bouwt men tegenwoordig de clippers 6 a 7 malen, stoomschepen 8 maal zoolang als de grootste scheepsbreedte. Wel is waar bouwt men de schepen ook spitser, minder buikvormig dan vroeger, maar toch niet zoo, dat de schepen van gelijke breedte heden aanmerkelijk dieper liggen dan vroeger. Van daar komt het, dat de reuzenschepen van den nieuwen tijd naauwelijks meer waterdiepte noodig hebben dan de grootste schepen van het naast vorige tijdvak, die verreweg minder draagkracht hadden. De oorzaken en redenen, welke eene beperking der afmetingen, wat de breedte en den diepgang betreft, hebben te weeg gebragt, zijn van dien aard, dat in het algemeen eene aanzienlijke verandering in dit opzigt niet als waarschijnlijk moet beschouwd worden. De beroemdste clippers, zooals de Flying Cloud, de Waterwitch, liggen bij volle lading slechts 17 voet diep. De Sovereign of the Seas, welke 2400 ton grootte en 3100 ton draagkracht bevat, slechts 16; daarbij heeft het laatstgenoemde schip boven de bergruimte slechts 45 voet breedte. De grootste en bestgebouwde schroef en raderbooten van 3500 ton, ja zelfs tot 4500 ton, zooals de Himalaja en de Niagara, liggen bij volle lading slechts 21 voet diep. De grootste handels raderstoomboot der wereld, de Persia, van 3600 ton, heeft boven den raderkast slechts eene breedte van 71 voet. Het is zeker, dat men tegenwoordig algemeen van meening is, dat het wegens de afhankelijkheid der ladingsplaats van den diepgang, onvoordeelig is, schepen van meer dan 20 voet diepgang te bezigen. De *Peninsular and Oriental Compagny* heeft dit voor hare nieuw te bouwen schepen als maximum vastgesteld. De Wellington, het grootste oorlogschip der wereld, ligt slechts 24 voet (Engelsche) diep, alzoo nog geene 22 Duitsche voeten.

Wat nu de breedte en afmeting der grootste schepen betreft, zoo heeft de Noachs Ark (raderstoomboot van 450 lengte) — 75 voet breedte.
de Persia (raderstoomb. 390 lang) 71 » »
de Himalaja (370 lang) 44 » »
de Great Britain (322 lang) 51 » »
de Duke of Wellington (240 lang) 60 » »

Uit deze opgaven ziet men, dat er geen vaartuig bestaat, hetwelk heden op het water zwalkt noch tot de marine, noch tot de koopvaardij behoorende, hetwelk niet in staat ware, een kanaal van de Negrellische afmetingen, zonder zwarigheid te ontmoeten, door te varen. Bij eene breedte op den bodem van 135 voet kunnen ook zulke reuzenschepen, wanneer men de wijze van aanleg des kanaals in aanmerking neemt, het Suez-Kanaal met gematigde snelheid doorvaren, zonder dat het verkeer daardoor gestoord wordt, want steeds zoude (bij scherp aangebraste raën) een toereikend vaarwater vrij blijven. Dat de afmetingen der schepen *ad infinitum* toenemen zullen, is in den hoogsten graad onwaarschijnlijk, integendeel is er alle grond voorhanden, om te gelooven, dat de heden gebruikelijke, grootste afmetingen niet meer overschreden zullen worden.

Wij steunen hierbij op het feit, dat er eene grens bestaat, over welke, noch het menschelijk oog, noch de menschelijke stem reikt, daar is ook eene grens gesteld, voor de eenige veilige vaart, waarmede een schip zich voorwaarts kan bewegen. De scheepsbouw op de tegenwoordige hoogte moet die grens thans ten minste bereikt, welligt reeds overschreden hebben. Daarbij komt, wat de koopvaardij betreft, dat die schepen des te verder van de havens en kaden moeten afliggen, hoe grooter hun diepgang is, dat dit bij de bevrachtings en lossingskosten zeer overwegend in aanmerking dient genomen te worden, dat met den tonnen inhoud der schepen, de moeijelijkheid van het regtstreeksche inbrengen en uitladen der goederen toeneemt.

Wel is waar, heeft men nog zeer kort geleden, een schip van stapel laten loopen, hetwelk in afmetingen alles overtreft wat tot dus verre op de zee gezwalkt heeft. De *Great-Eastern*, of, zoo als zijn nieuwe doopnaam luidt, de *Leviathan*, overtreft het grootste schip, dat er op volgt omstreeks vijf maal, daar het 22.500 ton meet. Zijn kiel is 680 voet lang, boven de raderkast is het 120 voet breed en het legt 36 voet diep in het water. Voor schepen van zulke ontzaggelijke afmeting is wel is waar een kanaal naar de afmeting van Negrilli, niet toereikend, maar het is nog zeer de vraag of de *Leviathan* op het regt aanspraak kan maken, dat daarmede de scheepsbouw is vooruitgegaan. Voor de marine kan men bepaald aannemen, dat oorlogschepen van de grootte van de »Wellington" reeds de grenzen van de hoogste bruikbaarheid overschreden hebben, omdat de onmiddelijke leiding te moeijelijk wordt. Even zoo goed als voor een bataljon of eene batterij, vindt, zoo als gezegd is, ook de tactische eenheid op zee, het linieschip, in de bekwaamheden van den mensch zelven den maatstaf voor zijne grootte. Bij de koopvaardij gelden ten naastenbij soortgelijke wetten, ofschoon daarbij de leiding reeds eenigzins ingewikkelder moge zijn. Op de geheele wereld bestaan slechts vier of vijf havens, waarin de »Leviathan" kan binnenloopen en naauwelijks meer reeders zouden op de wereld gevonden worden, die in staat waren, zulk een monster als de »Leviathan" uit te rusten. De moeijelijkheid, om het te laden en te lossen, de onmogelijkheid om steeds spoedig eene vracht van dezen omvang te vinden, het hoog gestegene gevaar, dit alles doet het als overwinnaar voorkomen, dat de Leviathan, in weerwil van zijne 25 knoopen vaart, rente zal opleveren. Wij gelooven ten minste regt te hebben, om te beweren, dat, wanneer de grootste schepen die op dit oogenblik over de zeeën zwalken, een kanaal van de door Negrelli verlangde afmetingen zonder verdere moeijelijkheden kunnen bezigen, dit ook wel in de aanstaande eeuw nog voldoende zal zijn voor de groote meerderheid der schepen; want deze zullen, zoo als men uit de ontwikkeling van den scheepsbouw tot dusverre het gevolg mag trekken, bezwaarlijk de afmetingen overtreffen, welke zelfs nog heden als buitengewoon groot moeten beschouwd worden.

Uit hetgeen wij tot dusverre hebben aangevoerd, blijkt dus, dat het Suez Kanaal, volgens het aangenomen plan van Negrilli ingerigt, aan alle vereischten beantwoordt, om eene straat voor den wereldhandel te worden, en wij mogen derhalve aannemen, dat, voor zoo verre dit van het kanaal afhangt, na het tot stand komen daarvan, het wereldverkeer de rigting over Suez wel zal inslaan.

Wij hebben uitdrukkelijk bij de beschouwing van de beteekenis van het Lessepsplan slechts de aandacht gevestigd gehouden op het voorstel van Negrelli, en wel om de eenvoudige reden, omdat al de overige voorstellen aan de voorwaarden, welke men voor eene straat van den wereldhandel noodig heeft, niet voldoende beantwoorden. Eene geringere waterdiepte, het aanleggen van sluizen, eene slechts middellijke verbinding zouden zwarigheden geweest zijn, die den wereldhandel beletten zouden den nieuwen weg in te slaan. Het Suez Kanaal moet voor de thans gebruikelijkste grootste zeeschepen, zonder verdere beperking, bruikbaar zijn of men moet er van afzien, om dat kanaal tot eene straat voor het wereldverkeer te willen verheffen.

Ten slotte nog een woord over het bezwaar, dat men aangevoerd heeft, of het namelijk in het algemeen wel mogelijk is, een bouwwerk, zoo als dat, waarover wij gehandeld hebben, bij de bestaande, daarop betrekking hebbende plaatselijke omstandigheden, ten uitvoer te brengen. In het bijzonder heeft men met name gevraagd of het wel doenlijk was, de zee bij Said op eene voldoende wijze uit te diepen en eene behoorlijke ingangsvaart in de haven tot stand te brengen, alsmede al die nieuwe inrigtingen tegen spoedige verzandingen, enz. te verzekeren.

Het antwoord hierop is: in geen enkel opzigt overtreffen de afmetingen der werken, welke tot de uitvoering daarvan noodig zijn, de tot dus verre bij de groote spoorweg- en havenbouwingen bereikte resultaten. Integendeel blijven de bedoelde vereischten en aanspraken verre terug bij die, welke reeds gemaakt zijn en waaraan door de technische bekwaamheid is voldaan. Daar bovendien dat bezwaar tot dus verre slechts door de stem van eenen aanzienlijken technicus (Stephenson) volgehouden wordt, maar daarentegen niet minder goedklinkende namen de technische uitvoering van het Lessepsplan voor volmaakt uitvoerbaar houden, gelooven wij dat wij ons over dit bezwaar niet behoeven te bekommeren. (O.)

Gemengde Berigten.

De directie der N. H. M. heeft bij circulaire aan de reeders in Nederland haar verlangen te kennen gegeven, dat hoe langer zoo meer een voldoend examen van de stuurlieden der handelsvloot worde gevorderd,

ten bewijze dat deze de noodige bekwaamheden in hun vak bezitten.

De voornaamste inhoud van bedoelde circulaire luidt als volgt:

» Het heeft sedert geruimen tijd onze aandacht getroffen, dat onder de gezagvoerders en verdere officieren op de Nederlandsche koopvaardijschepen, nog zoo vele voorkomen, die geene bewijzen overleggen van te hebben voldaan aan de eischen van een examen, ook in het theoretische gedeelte van hun vak, waartoe hier te lande de gelegenheid zoo veelvuldig is opengesteld; en het is ons hoogst wenschelijk voorgekomen om zoo veel mogelijk, ook onzerzijds, tot eene verbetering daarin mede te werken.

» De eerste maatregel door ons met dat doel aangewend, was het vorderen, bij het sluiten onzer bevrachtingen van schepen, bestemd voor den overvoer van gouvernements-eigendommen, van verklaringen of de bedoelde officieren examen hunner bekwaamheid hebben afgelegd.

» Wij ondervinden met leedwezen dat ettelijke gezagvoerders en stuurlieden zich slechts weinig aan dien maatregel laten gelegen liggen en dat bij voortduring nog vele ook der jongere scheepsofficieren in dienst treden, of door de reederijen aangenomen worden, zonder dat ons de bewijzen geleverd worden, dat zij vooraf op voldoende wijze aan een theoretisch examen deel namen.

» Wij vinden daarin aanleiding om aan de maatregelen ter bereiking van onze bedoelingen eenigen meerderen aandrang bij te zetten, en hebben daartoe het besluit genomen, waarvan wij de eer hebben U. bij deze kennis te geven:

» » Bij onze volgende bevrachtingen van » schepen, bestemd voor den overvoer van » producten en goederen den staat toebe- » hoorende, zal voorloopig alleen van de » regtstreeks vertrekkende, doch eerlang ook » van de op vooruitreis zijnde schepen, de » overlegging gevorderd worden van een » bewijs van afgelegd voldoend examen, door » den *derden stuurman*, of, (voor die sche- » pen waarop geen derde stuurman dienst » doet) door den *jongsten* officier in rang."

Aan de mededeeling van dit besluit, wenschen wij tevens de kennisgeving toe te voegen van ons voornemen om, na verloop van eenigen tijd, denzelfden maatregel toe te passen op den tweeden stuurman, of den in rang op den jongsten volgende.

» De verpligting om, alvorens tot officier aan boord te worden toegelaten, aan het examen te zijn onderworpen, wordt door ons in de eerste plaats op den laagsten rang toegepast, om den reeds verder gevorderden de gelegenheid te geven zich tijdig van de noodige declaratoiren van behoorlijk afgelegd examen te voorzien, als de bepalingen op hen zullen toepasselijk worden gemaakt.

» Wij vertrouwen dat het in deze behandelde onderwerp ook de belangstelling der rederijen in hooge mate verdient, en houden ons alzoo overtuigd van uwe medewerking bij de uitvoering van ons omschreven besluit."

Het Fransche blad *Patrie* zegt dat de regering, ten gevolge van de gunstige rapporten omtrent den gezondheidstoestand der strafkolonie Cayenne, besloten heeft haar voorshands in stand te houden, en haar dus niet naar Caledonie over te brengen, zooals door sommige bladen gemeld is.

Producten-Handel.

Bij inschrijving verkocht:

CACAO. Den 20sten dezer, van Plant. Caledonia, p. m. 9,000 pond en van plant. Concordia, p. m. 10,000 pond a 33,02 cent.

SUIKER. Den 22sten, van plant. Kroonenburg, 19 vaten a 10,71 cent.

Idem, van plant. Bentshope, 18 vaten a 10,71 cent.

Idem, van plant. Lodewijksburg, 14 vaten a 10,71 cent.

Scheepvaart.

AANGEKOMEN.

Den 18 dezer, de Eng. schoener *Excelsior*, kapt. Clommel.— Passagier: de heer . . . Macnale.

Idem, de Eng. schoener *Forth*, kapt. Merenrius. Passagiers: de Heeren J. R. Christie, W. J. Christie en W. Jacobs, Mejufvrouwen N. Erskine en R. S. Dorfort. Beiden van Demerarij.

Den 22n., de Eng. Brik *Triumph*, kapt. Atkinson, van Wilmenton. (N. C.)

VERTROKKEN.

Den 21sten, de koloniale schroefstoomboot *Paramaribo*, kapt. J. F. Meijer, naar Demerarij.— Passagiers: de Heeren D. Alberga, en G. J. Lusgard, Mejufvrouw A. C. Beete en de minderjarige Samuel Austin.

Schepen in Lading.

NAAR AMSTERDAM.

Cornelia, kapt. de Leeuw, adres bij M. M. Curiel. Sluit 25 dezer.

Theodora Josina, kapt. Tjakkes, adres bij J. H. Zaal. Sluit Medio April e. k.

Anna Lena, kapt. C. Zaal, adres bij J. H. Zaal.

Mina, kapt. Cupido, adres bij M. M. Curiel.

Wilhelmina, kapt. Klint, adres bij C. J. Leijsner.

Johannis Hermanus, kapt. J. B. Wijgers, adres bij M. M. Curiel.

Rijnbrand, kapt. P. F. Lange, adres bij J. H. Zaal.

Diana, kapt. Hofker, adres bij H. C. Levij.

Suriname, kapt. P. Reijntjes, adres bij J. Gisius.

Susanna, kapt. Groenewoud, adres bij J. F. Favereij.

Hermanus Izauk, kapt. Braunstähl, adres bij J. H. Zaal.

Johanna Christina, kapt. J. H. ter Wiesen, adres bij J. H. Zaal.

Louisa Christina, kapt. Ten Harmsen, adres bij J. H. Zaal.

Janna Adriana, kapt. Franken, adres bij J. H. Zaal.

Sagitta, kapt. W. J. Bakker, adres bij J. H. Zaal.

ADVERTENTIEN.

Gedrukt bij **J. C. Muller Az.**

Het Abonnement is per jaar . . . *f* 20—,
voor zes maanden . » 11—,
» drie » . » 6—
Voor elk afzonderlijk nommer der Courant . . . » —25
De prijs der Advertentien is per regel » —25